

Il faut stopper les privilèges fiscaux accordés aux camions diesel !

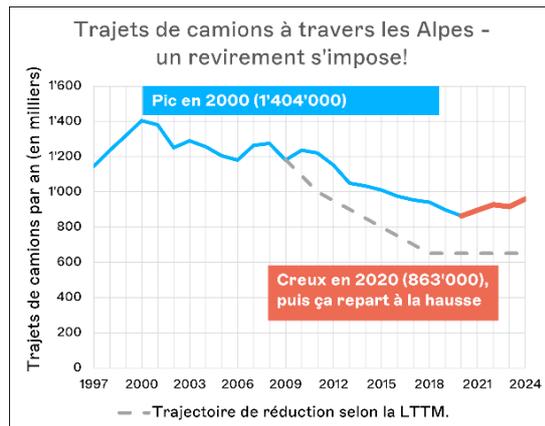
La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est un élément clé de la politique de transfert de la route au rail. Après plus de vingt ans, elle atteint cependant ses limites. Pro Alps s'engage pour que la révision en cours de la RPLP contribue à davantage de transfert, à une meilleure transparence dans les coûts et à une meilleure protection du climat. Les privilèges fiscaux de 300 millions de francs chaque année accordés aux camions diesel doivent cesser !

La RPLP est un élément clé du transfert vers le rail

Introduite en 2001, à la suite de l'approbation de l'initiative des Alpes par le peuple, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) devait taxer le trafic de marchandises routier en fonction de son impact sur l'environnement, la santé et les embouteillages. La redevance rend le transport ferroviaire plus compétitif et incite à transférer les marchandises vers le rail plus écologique. Deux tiers des recettes sont versés au fonds d'infrastructures ferroviaires (FIF) et un tiers aux cantons. La RPLP est donc un instrument clé de la politique de transfert suisse et finance également l'infrastructure ferroviaire.

L'effet de transfert est sous pression

Après avoir diminué régulièrement depuis l'introduction de la RPLP, le nombre de courses de camions est à nouveau en hausse depuis 2020. Il pourrait même dépasser un million en 2026 au plus tard. Ce qui montre que la RPLP actuelle a atteint ses limites et qu'une révision ambitieuse est nécessaire. Pour que la Suisse parvienne à atteindre l'objectif de transfert inscrit dans la loi, l'effet de la RPLP doit être renforcé.



Graphique Pro Alps, données Office fédéral des transports (OFT).

La population paie pour le bruit, la pollution et les embouteillages

Selon l'Office fédéral du développement territorial ARE, le trafic lourd engendre chaque année quatre milliards de francs de coûts liés à l'environnement, à la santé, aux accidents et aux embouteillages. Les recettes provenant de la RPLP ne couvrent qu'à peine le quart de ces coûts et c'est donc la population suisse qui prend en charge les près de trois milliards restants chaque année. Cette situation ne peut plus durer.

Les objectifs de la RPLP à atteindre sont...



... de renforcer l'effet de transfert de la RPLP ;



... de faire progresser la décarbonisation du trafic lourd ;



... d'augmenter la couverture insuffisante des coûts dans le trafic lourd ;

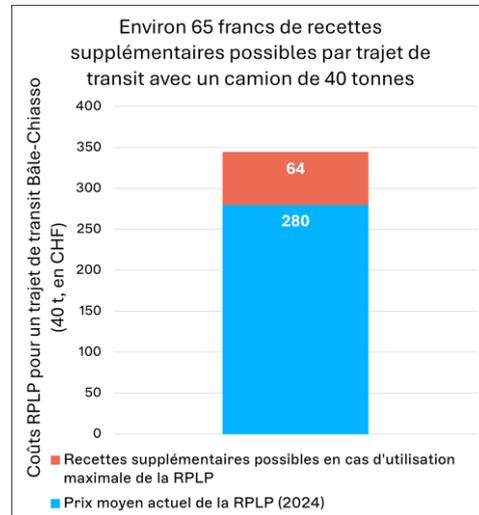


... de renforcer le financement du FIF mis sous pression.

300 millions de francs offerts chaque année !

La RPLP est prélevée sur tous les trajets effectués par des véhicules de plus de 3,5 t sur les routes nationales ainsi que sur le reste du réseau. Le système de la RPLP est divisé en trois catégories de prix. Dans chacune d'entre elles, le montant est calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus, du poids du véhicule et de ses émissions. Ainsi, plus un camion est lourd et polluant, plus la redevance RPLP par kilomètre est élevée.

Le montant de la RPLP est fixé par l'accord sur les transports terrestres (ATT) entre la Suisse et l'UE. En Suisse, le prix d'une course de transit entre Bâle et Chiasso ne doit pas excéder 344 francs. Le prix moyen actuel est d'environ 280 francs. Selon les chiffres de la Confédération, cette sous-utilisation de la RPLP équivaut à un allègement fiscal annuel d'environ 300 millions de francs pour le trafic lourd.



Graphique Pro Alps, données Office fédéral des transports (OFT).



D'ailleurs, le « rapport Gaillard » qui a précédé le programme d'allègement budgétaire 2027 a explicitement préconisé la suppression du privilège fiscal pour les camions diesel.

Le Conseil fédéral n'a pas d'ambitions

Avec la révision actuelle de la RPLP, le Conseil fédéral souhaite intégrer les camions électriques dans le système à partir de 2029, mais avec des rabais importants jusqu'en 2035. Jusqu'à présent, ces véhicules n'étaient pas soumis à la RPLP. Bien que plus de 90 % du trafic lourd soit constitué de camions diesel (EURO VI), la Confédération ne prévoit de réhausser leurs taxes que dès 2029. Ces mesures ne suffiront pas à renforcer le transfert vers le rail gravement menacé.

Le Parlement doit désormais remédier à cette situation

Face à l'urgence de la situation, le Conseil fédéral manque de détermination dans ses projets. Il faut renforcer l'effet de transfert de la RPLP sans attendre. Les camions diesel doivent dès maintenant couvrir les coûts qu'ils engendrent !

Nos revendications: les camions diesel doivent couvrir les coûts qu'ils engendrent !

- Exploitation maximale du montant admissible de la RPLP conformément à l'accord sur les transports terrestres (ATT) avec l'UE : notamment par le reclassement immédiat des véhicules EURO VI dans une catégorie fiscale plus chère. Ces véhicules bénéficient de la catégorie la plus avantageuse depuis 2012. Actuellement, près de 90 % de tous les camions paient les taux de RPLP les plus bas. Recettes supplémentaires possibles : 300 millions de francs par an.
- Alternative : adaptation des taux de la RPLP dans le cadre de l'ATT afin d'exploiter pleinement les montants maximaux autorisés. Recettes supplémentaires possibles : 68 millions de francs par an.
- Adaptation complète et régulière du renchérissement de la RPLP : depuis son introduction en 2001, la RPLP n'a été adaptée qu'à deux reprises au renchérissement, pour un total de 6 %. Or, l'inflation cumulée entre 2001 et 2025 s'élève toutefois à plus de 15 %. Recettes supplémentaires possibles : 80 millions de francs par an.